

17  
1376



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 189]

नई दिल्ली, बुधवार, नवम्बर 12, 2008/कार्तिक 21, 1930

No. 189]

NEW DELHI, WEDNESDAY, NOVEMBER 12, 2008/KARTIKA 21, 1930

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

### अधिसूचना

मुम्बई, 8 नवम्बर, 2008

सं. टीएमपी/35/2007-जेएनपीटी.— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, जेएनपीटी पर स्थानांतरण प्रभारों और पत्तन देयताओं की वसूली पर स्पष्टीकरण माँगे जाने के लिए मुम्बई और न्हावा शेवा शिप-एजेंट्स एसोसिएशन से प्राप्त सन्दर्भ का निपटान करता है।

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/35/2007-जेएनपीटी

मुम्बई और न्हावा शेवा शिप-एजेंट्स एसोसिएशन

....आवेदक

### आदेश

(सितम्बर, 2008 के 30वें दिन पारित)

मुम्बई और न्हावा शेवा शिप-एजेंट्स एसोसिएशन (एमएनएसए) ने अपने पत्र दिनांक 25 जून, 2007 द्वारा जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) पर पोत संबंधित प्रभारों की वसूली शासित करने वाली कुछ शर्तों पर स्पष्टीकरण माँगने के लिए सन्दर्भ दिया है। हमारे पत्र दिनांक 5 जुलाई, 2007 द्वारा एमएनएसए के सन्दर्भ की प्रतिलिपि जेएनपीटी को उसकी टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गई थी। प्रतिसाद में, जेएनपीटी ने अपने पत्र दिनांक 20 जुलाई, 2007 द्वारा अपनी टिप्पणियाँ भेजी हैं। एमएनएसए के निवेदनों और उन पर जेएनपीटी की टिप्पणियों को नीचे सारबद्ध और तालिकाबद्ध किया गया है :—

क्र.सं.	एमएनएसए के निवेदन	जेएनपीटी की टिप्पणियाँ
(i).	<p><b>स्थानांतरण प्रभार:</b> जेएनपीटी के संशोधित दरमान में, खंड 2.2.ग के अधीन टिप्पणी 4 (i) (क) से (ड.) में पोत के स्थानांतरण के विभिन्न प्रकार दिए गए हैं, जिन्हें पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण रूप में सुविचारित किया जाएगा। जेएनपीटी ने इस उपबंध को इस प्रकार से व्याख्यायित किया है कि पत्तन सुविधा की परिभाषा केवल जेएनपीटी कंटेनर टर्मिनल पर लागू होती है।</p> <p>पत्तन सुविधा की परिभाषाओं को ओवरलुक करते हुए, जेएनपीटी उपयोक्ताओं को पोतों को बीपीसीएल लिक्विड जेट्टी/एनएसआईसीटी/जीटीआईपीएल और जेएनपीटी के शैलो जल बर्थ पर भी स्थानांतरित किए जाने के लिए स्थानांतरण प्रभार अदा करने के लिए मजबूर करता है।</p> <p>उपयुक्त लम्बाई के पोतों को व्यवस्थित करने के लिए पोतों को बीपीसीएल जेट्टी में एलबी02 से एलबी01 और विलोमतः स्थानांतरित किया जाना अपेक्षित होता है। ऐसे अन्य पोतों को व्यवस्थित करने के लिए जिन्हें उपलब्ध संसाधनों की अन्यथा प्रतीक्षा और व्यर्थ करनी होती है, पोतों को एनएसआईसीटी और जीटीआईपीएल पर स्थानांतरित किया जाना अपेक्षित होता है।</p>	<p>यह पत्तन, टीएमपी द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क और शर्तों के अनुसार, पोत स्थानांतरण प्रभारों की सही वसूली कर रहा है। चूंकि बीओटी टर्मिनलों पर स्थानांतरण का निर्णय जेएनपीटी प्राधिकारियों द्वारा नहीं लिया जाता है, इसलिए एनएसआईसीटी, जीटीआईपीएल और बीपीसीएल पर स्थानांतरित पोतों को पत्तन (जेएनपीटी) सुविधा के लिए स्थानांतरित नहीं माना जा सकता। स्थानांतरण किए जाने के लिए पत्तन असुलभ संसाधनों (पाइलटों, टगों आदि) का उपयोग करता है। इसके कारण, पूर्ववर्ती पाइलटेंज प्रशुल्क से एक निःशुल्क स्थानांतरण (उसी टर्मिनल के भीतर) हटा दिया गया था, क्योंकि टर्मिनलों/पोत एजेंटों द्वारा इसका दुरुपयोग किया जा रहा था, और अधिकांश स्थानांतरण खराब योजना के कारण, अतिरिक्त कार्य के लिए बिना सोचे किए जाते थे, जिसे पत्तन को निःशुल्क करना होता है।</p> <p>एमएनएसए यह दिखाने की कोशिश कर रहा है कि पूर्ववर्ती प्रशुल्क में, टर्मिनलों में स्थानांतरण पत्तन की सुविधा के लिए किए जा रहे थे जोकि सही नहीं हैं। पिछले प्रशुल्क में स्वीकार्य एक निःशुल्क स्थानांतरण के कारण स्थानांतरणों के लिए वसूली नहीं की जा रही थी, क्योंकि वे उसी टर्मिनल के भीतर थे। परंतु अंतर टर्मिनल स्थानांतरणों के लिए पूर्ववर्ती प्रशुल्क में भी वसूली की जाती रही है।</p> <p>पत्तन सुविधा की परिभाषा टर्मिनलों पर लागू नहीं की जा सकती, और कभी भी लागू नहीं की गई थी। पत्तन पाइलटेंज सेवाएं प्रदान करता है। इसलिए, यदि पत्तन के स्वामित्व वाले टर्मिनल की सुविधा के लिए है, पत्तन "पत्तन सुविधा" की परिभाषा का सम्मान करने के लिए बाध्य है।</p>
(ii).	<p><b>पत्तन देयताएं:</b> (क). जेएनपीटी के दरमान के खंड 2.1 के अनुसार, पत्तन में पोत के प्रत्येक प्रवेश के लिए पत्तन देयताएं देय होती हैं।</p> <p>(ख). कार्गो प्रचालन को बिना पूरा किए और समान पोत पहचान सूचना (वीआईए) और सीमाशुल्क प्रवेश के पुनः बर्थ किए बाह्य सड़कों पर पोतों के स्थानांतरण पर अतिरिक्त पत्तन देयताएं वसूल की जा रही हैं। जबकि पोत द्वारा कोई पत्तन मंजूरी मांगी और प्राप्त नहीं की गई। जेएनपीटी के पास पुनः बर्थिंग के लिए आंतरिक लंगरगाह नहीं है और केवल बाह्य सड़कों पर स्थानांतरण का विकल्प है। ऐसे मामलों में, अतिरिक्त पत्तन देयताएं वसूल करने के लिए पृथक प्रवेश की बजाय इसे पोत कॉल के हिस्से के रूप में माना जाना चाहिए।</p> <p>(ग). एमबीपीटी के पास अपना लंगरगाह है और लंगरगाह पर स्थानांतरण और पुनः बर्थिंग पर पोतों से दोबारा पृथक पत्तन देयताएं अदा करने की अपेक्षा नहीं की जाती है।</p>	<p>चूंकि सभी गतिविधियाँ, वीआईए नम्बरों के मुद्दे को छोड़कर, पोत को लाए जाने के लिए निष्पादित की जाती हैं, इसलिए प्रभारों की वसूली न्यायोचित है।</p> <p>प्रशुल्क प्रत्येक प्रवेश पर पत्तन देयताएं और यदि पोत पत्तन को छोड़ता है और वापस आता है, समान वीआईए के अधीन भी, पोत ने चैनल, घाट, प्लावों, लाइटों (जिसके लिए पत्तन देयताएं वसूल की जाती हैं) का उपयोग किया हो, पत्तन में अनुवर्ती प्रवेशों पर भी निर्दिष्ट करता है। इसलिए प्रशुल्क में यथा उपलब्ध अनुसार प्रत्येक प्रवेश पर पत्तन देयताएं वसूल करनी होती हैं।</p>

2. संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 3.1.5 के अनुसार, यह प्राधिकरण वैयक्तिक उपयोक्ताओं द्वारा दाखिल अभ्यावेदनों पर विचार करता है यदि इसमें प्रशुल्क/दरमान का निर्धारण शामिल हो। चूंकि एमएनएसए ने प्रशुल्क संबंधित मुद्दों पर अभ्यावेदन दिया है, इसलिए यह निर्णय लिया गया था कि एमएनएसए के अभ्यावेदन को स्पष्टीकरण के मुद्दे के सीमित प्रयोजन के लिए पृथक "प्रशुल्क मामला" रूप में माना जाए।

3.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एमएनएसए के सन्दर्भ की प्रतिलिपि जेएनपीटी की टिप्पणियों के साथ संबद्ध उपयोक्ता संगठनों और जेएनपीटी में प्रचालन कर रहे तीन निजी टर्मिनलों अर्थात् न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (एनएसआईसीटी), भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल) और गेटवे टर्मिनल्स इंडिया प्राइवेट लिमिटेड (जीटीआईपीएल) को भी उनकी टिप्पणियों के लिए अग्रप्रेषित किया गया था।

3.2. निजी टर्मिनलों और कुछ उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियाँ जेएनपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रप्रेषित की गई थी। जेएनपीटी ने उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों पर प्रतिसाद दिया है। जेएनपीटी ने बीपीसीएल और जीटीआईपीएल की टिप्पणियों पर प्रतिसाद नहीं दिया है।

4. संदर्भित मामले पर संयुक्त सुनवाई 30 जून, 2008 को इस प्राधिकरण के कार्यालय में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, एमएनएसए, जेएनपीटी, एनएसआईसीटी और बीपीसीएल ने अपने निवेदन रखे थे।

5. इस मामले में विचार-विमर्श संबंधी कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग-से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

6. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i). जेएनपीटी द्वारा लाइसेंसशुदा टर्मिनल प्रचालक के साथ किए गए लाइसेंस करारों में, एनएसआईसीटी, बीपीसीएल और जीटीआईपीएल द्वारा प्रचालित टर्मिनलों पर आने वाले पोतों के लिए जेएनपीटी द्वारा पत्तन देयताओं और पाइलटेज शुल्क की वसूली के बारे में दिया गया है।
- (ii). जेएनपीटी का दरमान, जिसमें पत्तन देयताएँ और पाइलटेज शुल्क शामिल हैं, इस प्राधिकरण द्वारा अंतिम बार सितम्बर, 2006 में आदेश दिनांक 28 सितम्बर, 2006 द्वारा संशोधित किया गया था। सितम्बर, 2006 से पहले, पाइलटेज प्रभार आदेश दिनांक 27 अगस्त, 2002 द्वारा दरमान में निर्धारित व्यवस्था और दरों के अनुसार प्रभार्य था।
- (iii). जेएनपीटी के पूर्व संशोधित दरमान में शामिल उपबंधों के अनुसार, अगस्त, 2002 में अनुमोदित, पाइलटेज शुल्क एक समेकित प्रभार था जिसमें उसी टर्मिनल के भीतर उपयोक्ता के अनुरोध पर पोत के स्थानांतरण का कार्य शामिल था। यह स्थिति मार्च, 2005 के दिशा-निर्देशों के खंड 6.4 के अनुसार युक्तिसंगत थी। 'पाइलटेज शुल्क' की समेकित प्रशुल्क मद के घटकों में से एक नामतः उपयोक्ताओं के अनुरोध पर पोत का स्थानांतरण, को सितम्बर, 2006 में की गई जेएनपीटी के दरमान की समीक्षा के दौरान तत्कालीन मौजूदा समेकित प्रशुल्क की इकाई दर समायोजित करते हुए पृथक्कृत किया गया था। परिणामस्वरूप, उपयोक्ताओं के अनुरोध पर पोत का स्थानांतरण सितम्बर, 2006 में अनुमोदित प्रशुल्क व्यवस्था में पृथक स्थानांतरण प्रभारों को आकर्षित करता है।
- (iv). अगस्त, 2002 में अनुमोदित दरमान पूर्व-संशोधित दरमान में, पत्तन सुविधा के लिए पोत के स्थानांतरण हेतु प्रभार प्रभार्य नहीं थे। पूर्व-संशोधित व्यवस्था में प्रासंगिक उपबंध, उसमें सूचीबद्ध, में पोत के स्थानांतरण के विभिन्न प्रभार शामिल थे जिन्हें "पत्तन सुविधा" के लिए स्थानांतरण रूप में माना जाना चाहिए। पत्तन के प्रस्ताव के अनुसार सितम्बर, 2006 में अनुमोदित संशोधित व्यवस्था में बिना कोई बदलाव किए इस स्थिति को बनाए रखा गया है। एमएनएसए ने मॉग की है कि जेएनपीटी के दरमान में शामिल पत्तन सुविधा की परिभाषा जेएनपीटी पर लाइसेंसधारियों द्वारा प्रचालित टर्मिनलों के लिए लागू की जानी चाहिए। परंतु लाइसेंसदाता का यह दावा है कि "पत्तन सुविधा" की परिभाषा लाइसेंसधारियों द्वारा प्रचालित टर्मिनलों के लिए कभी भी लागू नहीं की गई थी। यहां पर यह उल्लेख करना उल्लेखनीय है कि उपयोक्ताओं द्वारा यह मुद्दा सितम्बर, 2006 के प्रशुल्क आदेश को पारित करने की कार्यवाही के दौरान नहीं उठाया गया था। यह स्वीकार करना होगा कि यह कार्यवाही जेएनपीटी के मौजूदा दरमान पर स्पष्टीकरण दिए जाने तक सीमित है न कि इसे संशोधित किए जाने के लिए।

- (v). जैसाकि जेएनपीटी द्वारा सही कहा गया है, पोत के स्थानांतरण में संसाधनों का उपयोग होता है; और, इसलिए प्रत्येक स्थानांतरण में व्यय होता है। जब जेएनपीटी अपने द्वारा प्रचालित टर्मिनल पर अपनी सुविधा के लिए पोत का स्थानांतरण करता है तो पोत के स्थानांतरण में शामिल व्यय पत्तन द्वारा आभेलित किया जाता है। पूर्ववर्ती अनुच्छेद में यथा उल्लिखित "पत्तन सुविधा" शब्दावली लाइसेंसधारियों द्वारा प्रचालित टर्मिनलों की सुविधा को ध्यान में रखकर लागू नहीं की गई थी। ऐसी स्थिति में, जेएनपीटी के मौजूदा दरमान में परिभाषित "पत्तन सुविधा" की परिभाषाओं को इस परिस्थिति में लाइसेंसधारियों द्वारा प्रचालित टर्मिनलों पर लागू करने से जेएनपीटी पर अतिरिक्त वित्तीय बोझ पड़ेगा। ऐसी देयता को समायोजित करने के लिए, अन्य प्रशुल्क मदों को समायोजित किए जाने की जरूरत है जिसके लिए जेएनपीटी के दरमान की बृहत् समीक्षा करने की आवश्यकता है। दरमान के अगले संशोधन के समय इस मुद्दे पर सुविधानुसार विश्लेषण किया जा सकता है। ऐसी समीक्षा किए जाने तक, मौजूदा व्यवस्था लागू रहेगी।
- (vi). इस मामले की कार्यवाही से स्थानांतरण प्रभारों की वसूली को शामिल करने के लिए शर्तों के निर्धारण का मामला निकल कर आया है जब जेएनपीटी लाइसेंसधारियों द्वारा प्रचालित टर्मिनलों पर पोतों का स्थानांतरण करता है। जेएनपीटी में लाइसेंसधारियों के मौजूदा दरमान में भी इस संबंध में शर्तें शामिल नहीं की गई हैं। अतः यह प्राधिकरण जेएनपीटी को इस संबंध में एनएसआईसीटी/जीटीआईपीएल/बीपीसीएल के साथ विचार-विमर्श से उपयुक्त उपबंधों को अंतिम रूप देने की सलाह देता है। ऐसे उपबंधों में 'टर्मिनल सुविधा' और 'जेएनपीटी सुविधा' गठित करते हुए पोतों के विभिन्न संचलनों को विस्तार से सूचीबद्ध किया जाए। जेएनपीटी को उसके द्वारा दाखिल किए जाने वाले उसके दरमान के संशोधन के लिए सामान्य संशोधन प्रस्ताव में उपयुक्त उपबंध शामिल करने की सलाह दी जाती है।
- (vii). उपयोक्ताओं द्वारा उठाया गया दूसरा मुद्दा जेएनपीटी में पोत के पुनः प्रवेश पर अतिरिक्त पत्तन देयताओं की वसूली है। पत्तन देयताएँ पत्तन में पोत के प्रवेश के लिए एक शुल्क है। यह शुल्क पत्तन में प्रत्येक प्रवेश पर पोत द्वारा देय है, जैसाकि जेएनपीटी के दरमान में निर्धारित किया गया है।
- (viii). (क). उपयोक्ताओं की यह टिप्पणी है कि जेएनपीटी कार्गो प्रचालनों को बिना पूरा किए बाह्य सड़कों पर पोतों को स्थानांतरित किए जाने पर अतिरिक्त पत्तन देयताएँ वसूल करता है। जबकि जेएनपीटी ने लागत आधारों पर और इस आधार पर पोतों के पुनः प्रवेश पर पत्तन देयताओं की वसूली को न्यायोचित ठहराया है कि बाह्य सड़कें पत्तन सीमाओं के भीतर नहीं आती हैं।
- (ख). पत्तन सीमा के बारे में, इस प्राधिकरण को जेएनपीटी के दावे को खारिज करने का कोई कारण नहीं लगता है।

7. परिणामस्वरूप और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, जेएनपीटी को निदेश दिया जाता है कि पत्तन द्वारा दाखिल किए जाने वाले अपने सामान्य संशोधन प्रस्ताव में एनएसआईसीटी/जीटीआईपीएल/बीपीसीएल के साथ विचार-विमर्श कर उपयुक्त उपबंध शामिल किए जाएं, जहां तक प्रशुल्क मद की बात है, 'टर्मिनल सुविधा' और 'जेएनपीटी सुविधा' गठित करते हुए पोतों के विभिन्न संचलनों को विस्तार से सूचीबद्ध किया जाए।

ब्रह्म दत्त, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/2008-असा.]

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### NOTIFICATION

Mumbai, the 8th November, 2008

**No. TAMP/35/2007-JNPT.**—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the reference from the Mumbai & Nhava Sheva Ship-Agents Association seeking clarification on the levy of shifting charges and port dues at JNPT as in the Order appended hereto.

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**  
**Case No. TAMP/35/2007-JNPT**

The Mumbai and Nhava-Sheva Ship Agents' Association

---

Applicant

**ORDER**

(Passed on this 30<sup>th</sup> day of September 2008)

The Mumbai and Nhava-Sheva Ship-agents Association (MANSA) vide its letter dated 25 June 2007 made a reference seeking clarification on certain conditionality governing levy of the Vessel related charges at Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT). A copy of the reference of MANSA was forwarded to JNPT for its comments vide our letter dated 5 July 2007. In response, JNPT vide its letter dated 20 July 2007 has furnished its comments. The submissions of MANSA and the comments of JNPT thereon are summarised and tabulated below:

Sr. No.	Submissions of MANSA	Comments of JNPT
(i).	<p><b><u>Shifting Charges:</u></b>            In the revised Scale of Rates of JNPT, notes 4 (i) (a) to (e) under Section 2.2.C list down the various types of shifting of a vessel, which would be considered as shifting for port convenience. JNPT has interpreted this provision in such a way that the definition of port convenience is made applicable to the JNPT Container Terminal only.            Overlooking the definitions of Port convenience, JNPT insists the users to pay shifting charges for the vessels to be shifted at BPCL liquid jetty/ NSICT/ GTIPL and even at JNPT's shallow water berth.</p> <p>Vessels are required to be shifted at BPCL jetty from LB02 to LB01 and vice versa to accommodate vessels of suitable length. Vessels are required to be shifted at NSICT and GTIPL to accommodate other vessels which otherwise would have to wait and waste available resources.</p>	<p>The port is correctly levying the vessel shifting charges as per the TAMP approved tariff and conditions. As the decision to shift at BOT terminals is not taken by JNPT authorities, the vessels shifted at NSICT, GTIPL &amp; BPCL cannot be treated as shifted for Port (JNPT) convenience. The port uses scarce resources (Pilots, tugs etc.) for carrying out the shiftings. Because of this, one free shifting (within the same Terminal) was removed from the earlier pilotage tariff, as this was being misused by Terminals / vessels Agents, and most of the shiftings were done due to bad planning, without giving a thought to additional work, which the port was made to do free.</p> <p>MANSA is trying to create an impression that in the earlier tariff, the shifting were being done at the Terminals for port convenience, which is not correct. Shiftings were not being charged, as long as they were within the same Terminal, due to one free shifting allowed in the previous tariff. But inter Terminal shiftings have always been charged in the earlier tariff too.</p> <p>The definition of Port Convenience cannot be made applicable for terminals, and it never was. The port provides the pilotage service. Hence, if it is to the convenience of port owned terminal, the port is bound to respect the definition of "Port Convenience".</p>
(ii).	<p><b><u>Port Dues:</u></b>            (a). As per Section 2.1 of the Scale of Rates of JNPT, port dues are payable for each entry of a vessel in the port.</p> <p>(b). Additional port dues are being levied on vessels shifting to outer roads without completion of cargo operation and re-berthed with the same Vessel Identification Advice (VIA) and Custom Entry as no port clearance has been</p>	<p>Since all the activities are performed for bringing the vessel except issue of VIA numbers, the levy of charges are justified.</p> <p>The tariff clearly indicates Port dues on each entry, and if the vessel leaves the port and returns, even under the same VIA, the vessel has used the channel, harbour, buoys, lights (for which Port Dues are charged), even on subsequent entries to the Port. Hence Port Dues</p>

<p>sought and obtained by the vessel. JNPT has no inner anchorage for re-berthing and the option is only to shift to the outer roads. In such cases, it should be treated as part of a vessel call rather than a separate entry to levy additional port dues.</p> <p>(c). The MBPT has its own anchorage and shifting to anchorage and on re-berthing, the vessels are not required to pay separate port dues again.</p>	<p>has to be charged on every entry as provided for in the tariff.</p>
--	--

2. In terms of clause 3.1.5 of the revised tariff guidelines, this Authority entertains representations filed by individual users if it involves fixation of tariff/ Scale of Rates. Since MANSA has represented on the tariff related issues, it was decided that the representation of MANSA be considered as a separate "tariff case" for the limited purpose of issue of clarification.

3.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the reference of MANSA alongwith the comments of JNPT was forwarded to the concerned user organisations and also to the three private terminals operating at JNPT viz. Nhava Sheva International Container Terminal Limited (NSICT), Bharat Petroleum Corporation Limited (BPCL) and Gateway Terminals India Private Limited (GTIPL) for their comments.

3.2. The comments received from the private terminals and some of the user organisations were forwarded to JNPT as feed back information. The JNPT has responded to the comments of user organizations. The JNPT has not responded to the comments of BPCL and GTIPL.

4. A joint hearing on the case in reference was held on 30 June 2008 at the Office of this Authority. At the joint hearing, the MANSA, JNPT, NSICT and BPCL have made their submissions.

5. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

6. With reference to the totality of information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The License Agreements entered by the JNPT with the licensed terminal operator provide, inter alia, for levy of Port Dues and Pilotage Fee by the JNPT for the vessels which call on the terminals operated by the NSICT, BPCL and GTIPL.
- (ii). The Scale of Rates of JNPT, which includes Port Dues and Pilotage Fee, was last revised by this Authority in September 2006 vide Order dated 28 September 2006. Prior to September 2006, Pilotage Fee was leviable as per the arrangement and rates prescribed in the Scale of Rates vide Order dated 27 August 2002.
- (iii). In terms of the provisions contained in the pre-revised Scale of Rates of JNPT, approved in August 2002, the pilotage fee was a composite charge which included one act of shifting of the vessel at the request of the users within the same terminal. This position was rationalized in line with Clause 6.4 of the March 2005 Guidelines. One of the components of the composite tariff item of 'pilotage fee' namely shifting of the vessel at the request of the users, was segregated adjusting the unit rate of the then existing composite tariff during the review of the Scale of Rates of JNPT undertaken in September 2006. Consequently, shifting of the vessel at the request of the users attracts separate shifting charges in the tariff arrangement approved in September 2006.

- (iv). In the pre-revised Scale of Rates approved in August 2002, no charges were leviable for shifting of a vessel for port convenience. The relevant provision in the pre-revised arrangement, listed therein, contained various types of shifting of a vessel which should be considered as shifting for "port convenience". This position is retained without any change in the revised arrangement approved in September 2006 as per port's proposal. The MANSA has sought to argue that the definition of port convenience contained in the Scale of Rates of JNPT should be made applicable for the terminals operated by the licensees at JNPT. But it is the contention of the licensor that the definition of "port convenience" was never made applicable for the terminals operated by the licensees. It is noteworthy to mention here that this issue was not agitated by the users during the proceedings which culminated into passing of tariff Order of September 2006. It has to be recognized that this proceeding is limited to offering clarification on the existing Scale of Rates of JNPT and not for amending it.
- (v). As rightly pointed out by the JNPT, shifting of a vessel consumes resources; and, therefore, every shifting involves expenditure. When the JNPT shifts a vessel for its convenience at the terminal operated by it, the expenditure involved in shifting of a vessel is absorbed by the port. As mentioned in the preceding paragraph, the term "port convenience" was so far not applied to refer to convenience of the terminals operated by the licensees. That being so, application of the definitions of "port convenience" defined in the existing Scale of Rates of JNPT to the terminals operated by the licensees at this juncture may lead to additional financial burden to the JNPT. In order to off set such liability, other tariff items need to be adjusted which warrants a comprehensive review of the Scale of Rates of JNPT. The issue can be conveniently analyzed at the time of the next revision of the Scale of Rates. Till such a review, the arrangement in vogue may continue.
- (vi). The proceedings in the case has brought out a case for prescription of conditionalities to govern the levy of shifting charges when the JNPT shifts the vessels at the terminals operated by the licensees. The existing Scale of Rates of the Licensees at the JNPT also does not contain conditionalities in this regard. This Authority, therefore, advises the JNPT to finalize suitable provisions in consultation with NSICT / GTIPL / BPCL in this regard. Such provisions should list out in detail the various movements of vessels constituting 'terminal convenience' and 'JNPT convenience'. The JNPT is advised to incorporate the suitable provisions in the general revision proposal for revision of its Scale of Rates to be filed by the port.
- (vii). Another issue raised by the users is levy of additional Port Dues on re-entry of the vessel into JNPT. Port Dues is a fee for entry of the vessel into the port. The fee is payable by the vessel on each entry into the port, as prescribed in the Scale of Rates of JNPT.
- (ix). (a). It is the argument of the users that the JNPT levies additional port dues on vessels shifted to outer roads without completion of cargo operations. Where as the JNPT has sought to justify levy of Port Dues on re-entry of vessel on cost grounds and on the ground that outer roads do not fall within the port limits.
- (b). Port dues being a charge prescribed for each entry of a vessel into the port limit, this Authority does not find any reason to reject the contention of JNPT.

7. In the result and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, the JNPT is directed to include suitable provisions in its General Revision proposal to be filed by the port, in consultation with NSICT / GTIPL / BPCL as far as this tariff item is concerned, listing out in detail the various movements of vessels constituting "terminal convenience" and "JNPT convenience".

BRAHM DUTT, Chairman  
[ADVT III/4/143/2008-Exty.]